

# 美浜の会 ニュース

No. 113

2011. 8. 2

美浜・大飯・高浜原発に反対する大阪の会 (代表) 小山 英之  
大阪市北区西天満4-3-3 星光ビル3階 TEL 06-6367-6580 FAX 6367-6581 郵便振替: 00950-6-308171 (美浜の会)  
⇒ ホームページURL <http://www.jca.apc.org/mihama> ⇐

頒 価 300円  
購読料 年2千円

## 「原発さよなら署名」約11万人分を提出・交渉

第二次集約(10月末)に向けさらに拡大しよう

## 泊3号の本格運転再開を止めよう!

福島事故の実態を踏まえない安全判断に意味はない

7月29日、参議院議員会館B107号室では、原子力安全・保安院などの8名が並んだ前の机に、「原発さよなら署名」107,985筆分が積み上げられた。北海道から福岡・佐賀まで各地から参加した約80名が見守る中、玄海プルサーマル裁判の会代表の石丸さんは、「電気より生命が大事が事故ではっきりしました。福島原発事故を二度と繰り返さないために、原発から撤退することを強く求めます。これは全国の皆さんの思いと汗の結晶です」と署名を手渡した。

福島事故によって、原発に対する人々の意識は一変した。原発が抱える放射能の危険が、抽象的概念にとどまらず、具体的な姿をとって人々に迫っている。広範な住民が生活基盤を破壊され、家族を引き裂かれ、健康と生命を脅かされている。幼子の将来の健康と生活を想う母親たちの心配と苦悩は、強く人々の胸を打たずにはおかない。その思いこそが、原発の危険性を鏡のように映し出し、各地の運動に魂を吹き込んでいるのだ。

このような状況を受けた署名は、全国95団体の呼びかけで4月16日に開始され、ドイツなど海外からも約5千名分が寄せられた。原子力からの撤退と自然エネルギーへの転換を求めるこの署名は、玄海2・3号などの運転再開反対の活動や、福島の子どもたちを放射能から守るための年20ミリシーベルト基準撤回運動などとの密接な連関の下に進められてきた。わずか約3ヶ月で11万近くの署名が集まったことが、現状と危機感を如実に反映している。

原発からの撤退は、単なる抽象的目標ではなく、現実の過程として進行している。定期検査がくるたびに原発が一つまたひとつと停止している。定期検査の一定の手続きが終了したとき、その原発をこれまでと同じ基準で運転再開していいのかが、いま改めて問われているのだ。保安院が指示した緊急安全対策さえ実施すれば運転再開できるのか。九州電力の玄海2・3号はまさにその判断で運転再開の直前までたどり着いたが、ぎりぎりで政治的ストップがかけられた。また、北海道電力の泊3号は玄海2・3号と同じ定検中でありながら、ほとんど5ヶ月近くも100%出力の調整運転を続けている。このような異常が許されていいのだろうか。このような判断が問われる中、推進派との厳しいせめぎ合いが続いている。

泊3号機本格運転再開差し止め訴訟を支援しよう! 原告代表: 斉藤武一、泉かおり  
カンパ: 郵便振替02750-1-84997 「泊3号再開差し止め訴訟の会」

北海道高橋はるみ知事に、「本格運転再開を認めないで」の声を届けよう!

TEL: 011-231-4111 FAX: 011-232-5949

いずれにせよ、その判断は福島事故の実態を捉え、それを踏まえてなされるべきであるが、その実態が高い放射能レベルのために調査できない状況にある。また他方、保安院までも含むヤラセがあぶり出され、政府や知事の姿勢と責任を問うべき新たな状況が生まれている。これらの問題について以下で明らかにし、運動の当面の課題をはっきりさせていこう。

## 1. 運動の焦点が玄海2・3号から泊3号へと移行

8月1日正午の前、札幌地裁前には、何としても泊3号の調整運転を止め、本格運転入りを阻止したいという原告と弁護団が結集した。北海道電力の泊3号（91.2万kW）は1月5日から定期検査に入り、3月7日に原子炉を起動し、その後100%出力で5ヶ月近くも調整運転を続けている。通常なら調整運転は1ヶ月で終わるところ、最終試験を受けないまま実質的に商業運転と同様に電気をつくって販売するというきわめて異常な状態を続けている。

ここ1ヶ月足らずの間に、運動の焦点は定検停止中の玄海2・3号から泊3号へと移行した。定検停止中の原発はストレステストの1次評価を受けないと本格運転再開できないことになったが、調整運転中の原発は定検中でありながら、実質的に運転中として扱おうとしている。泊3号の本格運転を許さず調整運転を停止させること、福島事故以後で初の運転再開を防ぐこと、これが全国的な運動の最も差し迫った焦点である。

この泊3号問題の位置・重要性を明らかにするため、3・11以降の経過の概略を見ておこう。

### ◆緊急安全対策指示から定検停止中の玄海2・3号運転再開直前まで

- ・3月30日：経産大臣が緊急安全対策を出すよう各電力に指示。これは全交流電源が喪失したとの条件下で、炉の冷却をするための緊急的対策を示すもの（その問題点は美浜の会ニュースの前号で紹介）。各電力は4月～5月初めに対策を国に提出。
- ・6月18日：海江田談話・声明(安全宣言)で、緊急安全対策により原発は安全に運転できると表明。  
「これまで経済産業省は、各電気事業者に対し、津波による全交流電源喪失を想定した緊急安全対策の実施を3月30日に指示し、この着実な実施により、炉心損傷等の発生防止に必要な安全性を確保していることを確認した。これにより、原子力発電所の運転継続及び再起動は安全上支障がないと考えている」。さらに「我が国経済の今後の発展のためにも、原子力発電所の再起動を是非お願いしたい。必要があれば、私自身が立地地域に伺って、直接御説明とお願いを申しあげたい」と運転再開促進を表明。
- ・6月29日：実際に海江田－古川佐賀県知事・岸本玄海町長会談が佐賀で実施された。
- ・7月4日：岸本玄海町長が九電社長に運転再開承認を通知。  
★この間、佐賀、福岡、長崎等の人たちは連日連夜運転再開反対の行動を繰り広げてきた。7月7日には、定検停止中の玄海2・3号の運転再開差し止めが佐賀地裁に提訴された。

### ◆ストレステストによる経産省へのけん制

- ・7月6日：菅総理・細野原発担当相・海江田経産相会談（7月5日）を経て、ストレステストの実施を海江田大臣が発表。原子力安全委員会が保安院に対して、ストレステストの評価手法と実施計画を出すよう指示。これらによって事実上、6月18日の安全宣言だけでは運転再開はできなくなった。
- ・7月7日：岸本町長が電話で玄海2・3号運転再開了承の撤回を九電に通知。
- ・7月11日：ストレステストに関する枝野・海江田・細野氏の見解発表。この3者見解では、「問題点」として次のように述べている。「定期検査後の原子力発電所の再起動に関しては、保安院による安全性の確認について、理解を示す声もある一方で、疑問を呈する声も

多く、国民・住民の方々には十分な理解が得られているとは言いがたい状況にある」。つまり、緊急安全対策などだけでは安全性判断が十分ではないとの認識に立っている。そして、「解決方法」として「欧州諸国で導入されたストレステストを参考に、新たな手続き、ルールに基づく安全評価を実施する」と述べている。

- ・ 7月14日：高橋北海道知事が泊3号の調整運転に関する質問書を海江田大臣に提出。これによって、調整運転中の泊3号は実は運転中に等しく、ストレステストも定検停止中の1次評価ではなく、運転中の2次評価の対象になるという国の見解を引き出そうとした。しかし、この質問に対する政府見解は今のところ未だ出されていない。
- ・ 7月15日：調整運転中の大飯1号と泊3号の本格運転再開が急浮上。最終検査を受けるよう保安院が指導。福井・関西で国相手の大飯1号差止め訴訟の原告募集をしたとたん、同炉はECCSシステムのトラブルを起こし16日に手動停止し、定検停止中の仲間入りをする。泊3号だけが調整運転中となりその処遇が一層注目されることになった。
- ・ 7月21日：保安院がストレステストの評価手法と実施計画を安全委員会に提出し了承された（15日にいったん提出したが再提出）。
- ・ 7月22日：保安院の21日ストレステスト実施計画の指示が出されたはずだが、それを受けたとプレスリリースで表明しているのは、北電、東電、北陸電の3社だけ。

このような経過を経て、6月18日の海江田宣言は否定的扱いとなり、緊急安全対策による運転再開はできなくなり、一つの関門としてストレステストが浮上してきた。その中で、①泊3号はどのような扱いになるのか、②ストレステストとはどのようなものなのかが問題になる。

## 2. 泊3号の本格運転再開を止めよう

泊3号は定検中である。他の定検停止中の原発は、運転再開の安全判断基準がはっきりしていないために起動できないが、この点では泊3号も同じ安全判断がなされるべきだ。やはり安全判断基準がはっきりしないために、4ヶ月以上も最終試験を受けないままできたに違いない。

実際、7月29日の国との交渉で、なぜ4ヶ月以上も調整運転を続けてきたのかとの質問に、保安院検査課の石垣室長は、緊急安全対策やシビアアクシデント対策を行っていたためで、その安全判断としては、玄海2・3号と変わりはないと答えた。さらに、7月11日の枝野・海江田・細野見解は前述のように、緊急安全対策などだけでは安全性判断が十分ではないとの認識に立っており、それゆえ「解決方法」として欧州の「ストレステストを参考に、新たな手続き、ルールに基づく安全評価を実施する」と述べている。石垣氏もこの点はそうだと認めた。

そうすると、泊3号は玄海2・3号などと基本的に同じ立場に置かれていることになり、いま直ちに本格運転に入るべきではなく、いったん止めてストレステストを受けるべきだということになるはずだ。しかし、北海道の高橋知事からの7月14日付前記質問については、「まだ調整中で回答していない」と石垣氏は述べた。要するに現時点では、泊3号の処遇に関する政治的判断が未だ出されていないということで、ここに運動が介入できる余地がある。

他方、北電の佐藤社長は28日の記者会見で、「保安院から本格運転に入るための最終試験を申請するよう指示されている」と述べている。しかも、「道の同意がなくても、国が受け付けるというならば申請をだす」とまで言っている（北海道新聞）。29日にこの点を厳しく問われた石垣室長は「ずるずると調整運転を続けるのはよくないので、最終試験を受けるか、止めるかのオプションを示した。最終試験を受けるようにとの指導はしていない。止めることもオプションの一つだ」と述べた。この点、北電の主張と食い違っている。また、石垣室長は「道の合意問題

は北電と道間の話し合いの問題だが、道の合意なしで本格運転入りすることはあり得ない」との見解を示した。ここに見られる矛盾を暴き、北電の傲慢な姿勢に対する批判を強めよう。

29日交渉の中では福島みずほ議員も、泊3号はまず止めるべきだと強く主張した。北海道の38名の原告は8月1日、泊3号の本格運転差し止めを求めて札幌地裁に提訴に踏み切った。訴状の論理では、長期の全交流電源喪失はあり得ないとしている安全設計審査指針の破たんが中心に据えられている。破たんした設計指針によって設計された泊3号に安全性の保証はない。緊急安全対策は設計上の対策ではなく、端的には電源車と消防ポンプに象徴される対症療法に過ぎないのである（この点は美浜の会ニュース前号を参照されたい）。裁判を全国的に支援し、道の姿勢に強いけん制をかけながら、調整運転の即時停止を求めていこう。

### 3. 福島事故の実態を踏まえないストレステストに意味はない

前述のように、緊急安全対策だけでは安全性が十分ではなく、解決策としてストレステストを行うという見解が7月11日の3者見解で出され、さらに、ストレステストに関する保安院の評価手法と実施計画が7月21日の安全委員会に出されて了承された。

では、ストレステストとはいったいどのようなものなのだろうか。欧州で導入されたものとされているが、その「欧州原子力安全規制グループ（ENSREG）」の「EU ストレステスト仕様書」では次のように定義されている。「ストレステストとは、福島で起こった事故に照らして原子力発電所の安全余裕を再評価するもの」。保安院が7月21日に安全委員会に再提出して認められたストレステストの評価手法及び実施計画でも、抽象的には同様の趣旨が書かれている。しかし、これに対しては次のような疑問が湧くのである。

- ①踏まえるべき福島事故の実態は把握されているのか。
- ②安全余裕はこれまでも、機器や設備に考慮されているが、それと今回の評価はどう違うのか。
- ③安全余裕を判断する基準は存在するのか。安全余裕が少ない場合は起動を認めないのか。

これら疑問に対する29日交渉での回答は次のようであった。

(1)上記①の福島事故の実態に関しては、特に端的に、タービン建屋にある大量の高濃度汚染水は炉内から流れでたものであるが、その漏えいルートは判明しているかを聞いた。回答では、タービン建屋を通る配管が破損している可能性はあるが、その実態は調査できていないし、要するに漏えいルートは把握できていない。また、3号機の高圧注水系配管が破損した可能性があるとの5月23日付東電解析に対しては、新たに7月28日に、破損はないとする東電の解析が出されたというのが回答であった。

(2)②、③について、安全余裕の計算は電気事業者が任意の時期を選んで行うが、それに対する客観的な判断基準はなく、4者（菅・枝野・細野・海江田）の政治的判断に委ねられるとした。

まさに、定検停止中の原発が再起動するかどうかは、4閣僚の政治的判断にかかっているというのである。そこで、何より重要なことは、その判断が福島事故の実態を踏まえてなされるかどうかである。この点、新潟県の泉田知事は7月26日、「東電福島第一原発事故の検証を踏まえることなくストレステストを実施しても『気休め以外の何ものでもない』。『ストレステストが終わったから安全だ』という虚構の下で動かすことはあり得ない」。「福島第一原発では津波による電源喪失だけでなく、地震による配管破断などがなかったかどうか徹底検証を求めた」と報道されている（産経新聞 web 7月26日）。事故の実態を踏まえないストレステストが行われても運転再開は認めないというこの姿勢をとる知事は他に複数存在している。

泉田知事も言っているように、地震による配管破損がなかったかどうかは、実態把握の中でも

本質的に重要な点である。福島第一3号機の高圧注水系（HPCI）で配管破損が起きたことは、すでに東電も5月23日付け報告でほぼ認め、原子力災害対策本部のIAEAへの6月7日報告書の中でも「蒸気漏えいの可能性がある」と報告されている。ところが、前述の政府回答にもあるように、その不都合な実態を隠そうとする策動が突如浮上してきた。

3号機では3月12日正午過ぎに高圧注水系が起動したとたん、原子炉圧力が急速に低下し始め、約6時間で65気圧ほど下がっている。その圧力低下の挙動は、高圧注水系配管が破損していると仮定して解析するとよく一致することを、5月23日付東電報告書ではグラフで示していた。ところが、7月28日には、原子炉圧力の低下は、配管の破損によるのではなく、運転員が高圧注水系の流量を調整したからだと変更してきた。そうしなければ原子炉水位がほぼ一定なのと矛盾するとしている。しかし、原子炉水位は把握不能になっていたはずだ。事実、6月7日付IAEAへの原子力対策本部の報告書では、「炉心水位低によりHPCIが12日12時35分に自動起動し、13日2時42分に停止した。また、この際、プラント関連パラメータには水位の記載がなく、炉心水位が不明な中で、炉心注入系が停止したことになる」と述べていた。今回示した炉圧力挙動グラフは前とまったく同じで、ただ流量調整という説明がついているだけなのだ。なぜどのような流量調整で圧力が急に低下したのか、その説明が何もなされていない。

もし地震動で配管破損が起こっていれば、炉心熔融を防ぐ要の位置にあるタービン動補助給水ポンプの系統でも配管破損が起こり得ることになる。そのため、何としても配管破損はないことにする必要があるのであるのだろう。今回の意味不明の再解析も一種のヤラセではないだろうか。

#### 4. 保安院と知事のヤラセを厳しく糾弾しよう

保安院によるヤラセが、2006年6月の四国電力及び2007年8月の中部電力のいずれもプルサーマルシンポジウムで実施されていた。保安院がシンポに動員と賛成発言をするよう電力に要請していたのである。この要請は実質指示としての意味をもち、しかも動員された社員や下請け社員たちの役割がプルサーマルに賛成意見を表明するためであることは自明である。四国電力シンポの場合、発言者15人中10人が四国電力または関連会社の社員であったという。すなわち、保安院がプルサーマルを推進するために、陰で組織的に世論操作するという、ファッショ的手法が用いられていたのだ。

また、佐賀県の古川知事は、玄海2・3号機の運転再開を巡る6月26日の保安院説明番組を前に九電の副社長を含む幹部3名と会い、ヤラセメールを出すよう示唆していた。また、2005年12月25日の佐賀県主催プルサーマルシンポでは、参加者の半数が動員によるものだった。しかし、大橋東大教授が住民には理解力がないとの発言をしたことに対し、帰れかえれコールが会場から湧き起こるなど、反対派が賛成派を圧倒した。それにも関わらず知事は、シンポではプルサーマルの理解が得られたと意図的に判断して、プルサーマルを強引に推進してきた。

このような強権的世論操作によって強引に原発を推進してきた結果が今回の福島事故なのだ。プルサーマルは実質無効であり、定検停止中原発の運転再開などもってのほかである。強権的ヤラセの一つひとつを厳しく糾弾していこう。

これら当面する課題の一つひとつに全国的な連携を強めながら取り組んでいこう。差し迫って重要な泊3号の本格運転再開阻止、調整運転停止を勝ち取ろう。札幌地裁での運転差し止め訴訟を全国的に支援し、道の本格運転再開容認に全国からけん制をかけよう。福島事故の事実・実態を可能な限り暴き、その実態に反する安全判断を厳しく批判し、定検停止中原発の運転再開を阻止しよう。これら具体的な運動課題に取り組む中で、「原発さよなら署名」を10月末の第二次集約に向けていっそう拡大していこう。